

委員	頁	箇所	意見	事業者見解
	1-1	本文中の「の掘削工程に変更が生じ、年間及び1日あたりの台数が増加する」	具体的な工程変更内容と理由は如何。 評価書の環境保全措置の一つとして「工事の平準化」が記載されており、運行台数の増加はその記載に反すると考えます。	評価書作成時以降のポーリング調査結果及び物理探査結果により、想定していたよりも地山状況が良いことを踏まえ具体的な施工計画を策定したところ、掘削速度が早くなり年間発生台数（片道）及び発生集中交通量（両方向）が評価書時に比べ大きくなっており、現在地元とも協議を継続しておりますが、日吉トンネル（武並工区）における工事施工ヤード造成及び本線トンネル掘削を含めて工事を平準化し、車両台数の低減を図る施工計画を検討して参ります。
山澤委員	4-1	表一2	評価書段階から運航想定台数が増加しにもかかわらず、二酸化窒素の98%値及び浮遊粒子状物質の2%除外値に変化がないのはどのような理由でしょうか。	算出の結果、小数第3位までは同様の値となっておりますが、第4位以降は増加しております。
	4-8	本文中の「。本地区における運行想定台数」に対する騒音については寄与分5.2dB、「2工事」の車両台数に対する騒音については寄与分3.4dBとなるものの、これらは工事中における最大の値であり、その値が観測されるのは工事中の限られた期間にとどまる。	この記述で、「限られた期間」とは具体的に具体的な内容が不明です。	「限られた期間」とは、工事期間の中でも、今回予測条件としてお示しした発生集中交通量（両方向）が運行する期間となります。 実際にはトンネルの地山状況、及びトンネル掘削のサイクル上、段取り替えもあることから、発生土量が増え、運搬台数も変化するため、今回お示しした発生集中交通量（両方向）が常に運行する訳ではありません。 現状、日吉トンネルの運行台数に関しては、地元と調整中であり計画が具体化していないため、長島トンネルと同程度かつ同時期に重なったと仮定して予測を行っております。今後、地元合意を得るため、具体的な「限られた期間」を含め、できる限り「本地区における運行想定台数」（特に発生集中交通量（両方向））を抑えるよう工事の平準化等について検討し、地元と継続協議をして計画を具体化して参ります。
	1-1	3行目：「トンネルの掘削工程に変更が生じ」	4-1では、およそ2万台、およそ30%の台数の増加を見込んでいるので、掘削残渣量の算出を含めた工程の見込み違いが推定されるが、工程に変更が生じた原因・理由と、変更後の工程、および工程変化により台数が増加する根拠について、記載がないので説明された方がよいのではないのでしょうか。30%以上の増加はかなり大きな数値の気がしますので。	評価書作成時以降のポーリング調査結果及び物理探査結果により、想定していたよりも地山状況が良いことを踏まえ具体的な施工計画を策定したところ、掘削速度が早くなり年間発生台数（片道）及び発生集中交通量（両方向）が評価書時に比べ大きくなっており、現在地元とも協議を継続しておりますが、日吉トンネル（武並工区）における工事施工ヤード造成及び本線トンネル掘削を含めて工事を平準化し、車両台数の低減を図る施工計画を検討して参ります。

林委員		「地点8」	<p>地点8の場所とは何処でしょうか。図に示された方が良いのでは。</p>	<p>お配りする評価書抜粋にて「地点番号08」についてお示し致します。本資料中においては図-2中で示している国道418号の地点となります。なお、当該地点は住居等の分布状況を考慮し、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による大気質、騒音、振動の影響を適切に予測することができる予測地点として主要幹線道路沿いにて選定しております。</p>
	4-1	第4章 予測の結果 全体について	<p>「予測の結果」のうち、「降下ばいじん」は、台数の増加分1.32倍から「評価書」の1.32倍として求めていると推定しましたが、よろしいでしょうか。しかし、その他の予測結果の算出根拠は、以前の「評価書」に基づいて計算されているとしても、この報告ではよく分かりませんでしたので、もう少し丁寧に記載された方が良いのではないのでしょうか。</p>	<p>降下ばいじんに関しての算出方法について、評価書時の各季予測結果に（現計画交通量/評価書時計画交通量）比を乗じることにより行っております。その他の算出方法も含めまして、お配りする評価書抜粋にてご説明致します。</p>
		資料全体について	<p>総排出量が30%増加となると、増加した残土が仮置き場で処理できるかという点や、含有する各有害物質の総量が増加する点について、全く触れられていないので、その点はいかがでしょうか。</p> <p>令和4年2月5日の中日新聞には、本工事とほぼ並行して行われている「国道19号拡張工事において、環境基準のおよそ2倍のヒ素を検出し、その原因を探る」というような内容の記事を踏まえ、工事残土の複数の検査結果が審査書や計画時点と同値以下であり、今回の工程変更によっても環境に対する影響がないと、慎重に検討した結果であるというのを示すのが必要ではないのでしょうか。</p> <p>資料の「評価・結果」については、上記の意見も踏まえて、出された方が良いのではないのでしょうか。</p>	<p>2工事において、年間発生台数（片道）は約30%増加となりますが、工事全体を通した中での年間の最大台数となります。工事全体における総延べ台数が約30%増加するわけではなく、変更はありません。</p> <p>なお、発生土に関しては以下の通り取り扱います。</p> <p>①発生土置き場については、恵那市内の民間事業（土地改良事業）造成地2箇所に運搬します。容量は発生土量を満足する計画です。</p> <p>②トンネル掘削作業に伴う発生土については、「建設工事で発生する自然由来重金属等含有土対応ハンドブック（H27.3 土木研究所編）（以下、「ハンドブック」という）」の内容を踏まえ、発生土に含まれる自然由来の重金属等及び酸性水滲出の可能性について1日1回を基本に短期溶出試験、酸性化可能性試験を実施します。また、試験の結果、基準値を超えた場合には、ハンドブック等の内容を踏まえて、自然由来の重金属等の流出を防止するための対策（仮置き時を含む）を実施します。</p> <p>③工事施工ヤード造成に伴う発生土に含まれる重金属等の有無の確認は、土壤汚染対策法に基づき、事前に届出を実施しております。工事中に刺激臭、悪臭又は異常な色を呈した土壌や地下水を確認する等、汚染のおそれがある土壌に遭遇した場合は、有害物質の有無や汚染状況等を確認します。土壤汚染が明らかとなった際には、関係法令等に基づき適切に処理、処分します。</p> <p>今回の予測は、年間発生台数（片道）及び発生集中交通量（両方向）が増加することによる大気質・騒音・振動を対象としており、土壤汚染については上記②の「発生土に含まれる重金属等の定期的な調査」、「仮置き場における発生土の適切な管理」、「工事排水の適切な処理」、「薬液注入工法における指針の順守」及び「発生土を有効利用する事業者への土壤汚染に関する情報提供の徹底」の環境保全措置を確実に実施することから、トンネルの工事に伴う土壤汚染に係る環境影響を回避できるものと評価しております。</p>

「国道418号における資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による大気質、騒音、振動について」への意見に対する事業者見解

所属	頁	箇所	意見	事業者見解
環境管理課	全体	-	予測車両台数の増加に伴う、温室効果ガスへ影響について、本書に記載がないので、その影響検討について丁寧に説明すること。	説明資料を用いて丁寧に説明致します。 (温室効果ガスについては、評価書の予測結果と比較し、事業を通じた延べ台数に変更はなく、走行距離は半分程度であり予測値以内となるため、対象としておりません。)
環境管理課	4-2	4-4 騒音及び振動の予測結果	岐阜県は、貴社が作成した中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価準備書に対する岐阜県知事意見書（平成26年3月）において、「工事用車両の走行に係る道路騒音については、工事用車両の走行による寄与分が約5デシベルと大きい場合や（中絡）工事の平準化等を確実に実施し、騒音の一層の低減を図ること」している。 「本地区における運行想定台数」に関する騒音に係る予測結果は、工事用車両の走行による寄与分が5.2デシベルであるため、知事意見書に基づき、工事の平準化等を確実に実施すること。	「本地区における運行想定台数」（特に発生集中交通量（両方向））に関し、今後も更なる車両台数の低減を図る施工計画を検討し、工事の平準化等を実施して参ります。
リニア推進事務所	2-1	運行想定台数は、地元合意に至っておらず現在も継続協議を行っており、 ・・・当該計画に基づく車両台数にて再度予測を行う。	地元との協議・説明を丁寧に行い、検討状況をよく共有しながら、できる限り早期の地元合意をできるように努められたい。	今後も地元との協議・説明を丁寧に行い、検討状況をよく共有し、できる限り早期の地元合意をできるように努めて参ります。